

An aerial photograph of a city, likely Amsterdam, showing a mix of residential buildings, green spaces, and a central road. The sky is blue with light clouds. The text is overlaid on the image.

# VERDICHTING ALS VERRIJKING

een handreiking om anders na te denken over de bestaande ruimte in de stad

cast ©

# INHOUDSOPGAVE

|   |    |
|---|----|
| VOORWOORD                                     | 3  |
| VERDICHTING GAAT SCHUREN                      | 5  |
| VERSLAG VAN HET ONDERZOEK                     | 9  |
| EEN VISIE OP STADSNIVEAU                      | 11 |
| DEZE OPGAVEN LIGGEN ER                        | 13 |
| ELK GEBIED ZIJN EIGEN OPGAVE                  | 15 |
| OEFENEN MET DE VERDICHTING                    | 19 |
| RINGBAAN-ZUID                                 | 21 |
| UNIVERSITEITSTUIN                             | 23 |
| KANAALZONE                                    | 25 |
| NOORD-ZUIDLIJN                                | 27 |
| CONCLUSIES                                    | 31 |
| DE VERDICHTING VOLGENS DE STEDENBOUWKUNDIGE   | 33 |
| DE VERDICHTING VOLGENS DE MOBILITEITSADVISEUR | 37 |

# VOORWOORD

Tilburg heeft de ambitie gesteld om in de periode 2021-2040 25.000 nieuwe woningen te bouwen binnen het bestaand stedelijk gebied. Dat betekent dat een kwart van de huidige woningvoorraad wordt bijgebouwd, met behoud van het open landschap. Een ingewikkelde vraag. De meest voor de hand liggende ruimtes zoals de terreinen van oude textiel fabrieken zijn in de jaren tachtig al verdicht. Er moet slim en strategisch gekeken worden naar de nu nog beschikbare ruimte in de stad. Hoe kan de stad verdichten? En hoe gaat dat eruit zien? En kan dit op basis van een Tilburgs DNA?

CAST is bij uitstek het platform waar deze vragen onbevungen onderzocht en besproken kunnen worden. We vroegen de bureaus Archistad en BURA Urbanism de handen ineen te slaan en samen de stad onder de loep te nemen: op zoek naar nieuwe ruimte in de stad. Wat gaat het toevoegen van zoveel woningen betekenen voor de stad? Welke keuzes en scenario's liggen voor? Waar schuurt het en waar liggen kansen?

De resultaten van hun onderzoek vormen geen kant-en-klaar plan voor verdichting maar geven richting voor keuzes, bedoeld om een concreet gesprek met de stad mogelijk maken. Dit verslag is het startpunt van een langlopend gesprek met de Tilburgers over de toekomst van hun stad.







---

Ton van der Hagen, Floris  
van der Zee en Basia van Rijt.  
Foto: Joost Bataille

# VERDICHTING GAAT SCHUREN

Zeker vier maanden lang hebben Floris van der Zee, Basia van Rijt en Ton van der Hagen aan hun ontwerp onderzoek over de verdichting van Tilburg gewerkt. In dit interview blikken ze terug op hoe ze te werk gingen, vertellen ze waarom ze op een andere manier naar de opgave keken en leggen ze uit wat er relevant is om mee te nemen bij verdichtingsopgaven.

“De krant stond begin 2021 vol met berichten waarin stond dat Tilburg ging verdichten,” vertelt Ton van der Hagen aan het begin van het gesprek. “Daar werd in juni 2021 door CAST digitaal een Stadsgesprek over georganiseerd. Bij dat gesprek werd er vanuit verschillende invalshoeken over de verdichting gesproken, maar het hoe en waar van de verdichting was nog volkomen onduidelijk. Het enige wat duidelijk werd, is dat de nieuwe woningen binnen het verstedelijkt gebied moesten worden gerealiseerd.”

Maar hoe dat dan moest gebeuren, daar kwam tijdens die avond niet echt een antwoord op, vertelt Van der Hagen. “Omdat ik twee dagen voor dat Stadsgesprek een artikel op mijn eigen website daarover had geschreven, heeft CAST aan mij gevraagd of ik niet met steun van het Stimuleringsfonds Creatieve Industrie inzichtelijk wilde maken hoe die verdichting eruit zou komen te zien. Ik vond dat een hele boeiende vraag. Ik ben een architect met een hele serieuze

stedenbouwkundige interesse, maar uiteindelijk geen stedenbouwkundige van professie.”

In die tijd presenteerde BURA Urbanism in een digitale bijeenkomst van CAST&Co de bijdrage die ze hebben geleverd aan de nieuwe Utrechtse stadswijk Merwede. “Daar zaten veel raakvlakken in met de verdichtingsopgave in Tilburg en in de manier met presenteren. Die was heel helder en to-the-point. Daarnaast sprak de inhoudelijke benadering van het project in Utrecht me direct aan. Ik dacht: dat lijkt me een prettige partner om mee samen te werken,” vertelt Van der Hagen. “En daarnaast is BURA Urbanism een nieuw gezicht in Tilburg. Dat is voor deze opgave heel goed, dat een betrokken professionele adviseur fris en met open mind naar de stad kijkt.” In januari 2022 hebben Archistad en BURA Urbanism een team gevormd.

Floris van der Zee en Basia van Rijt van BURA Urbanism waren eigenlijk meteen enthousiast over het verzoek van Van der Hagen. Van der Zee vertelt: “Wij vonden het leuk dat de vraag op best een abstract en hoog schaalniveau was. De titel, Verdichting als verrijking, sprak ons vooral heel erg aan. Wij richtten ons met ons bureau vooral op binnenstedelijke verdichtingsvraagstukken en alle kwesties daaromheen. Niet met het ontwerp, de oplossing of een strategie te komen, maar het gesprek met de stad te mogen openen, dat leek ons heel interessant.”

## OP PAD DOOR DE STAD

Het team heeft elkaar eerst een paar keer digitaal ontmoet en ook met stedenbouwkundige van de gemeente Tilburg Edwin van Renterghem gesproken om een inleiding in de materie te krijgen, vertelt Van der Zee. “Daarna zijn we samen op pad gegaan door de stad. Ton heeft in zijn carrière veel in en aan de stad gewerkt en heeft ons meegenomen in de historie van en ontmoetingen met de stad. Dat heeft ons ontzettend geholpen om een inzicht te krijgen in de stedelijke ontwikkeling van Tilburg,” zegt hij.

Van der Zee denkt dat het aan het begin voor beiden nog wat zoeken was wat de aanpak betreft. “Bij de eerste gesprekken bespraken we hoe we het gesprek met de stad wilden organiseren. We wilden het gesprek natuurlijk graag toegankelijk houden, maar dat is best een opgave. Je praat toch al gauw in vaktermen, dus we hebben echt gezocht naar een manier om het onderwerp zo toegankelijk mogelijk te maken,” zegt Van der Zee. “En daarnaast hadden we ook snel het gevoel dat het verstandig zou zijn om te proberen met verschillende typen betrokkenen te praten om erachter te komen of er bepaalde zaken zijn die we wat meer zouden moeten uitlichten.”

Die gesprekken met betrokkenen kregen ook vorm bij de verschillende panels die in het kader van dit ontwerp onderzoek werden georganiseerd. Van der Hagen: “Bij het burgerpanel zaten negen mensen die hun specifieke zwaartepunten en zienswijzen met betrekking tot de verdichtingsopgave erg goed onder woorden konden brengen. Zij hadden uitstekend in de gaten wat voor stad Tilburg is en redeneerden heel goed vanuit het DNA van Tilburg. Dat vond ik heel positief. Ik heb er het vertrouwend door gekregen dat je veel meer van dat soort reacties uit de stad kunt en moet meenemen als de verdichtingsopgave zich ontwikkelt.”

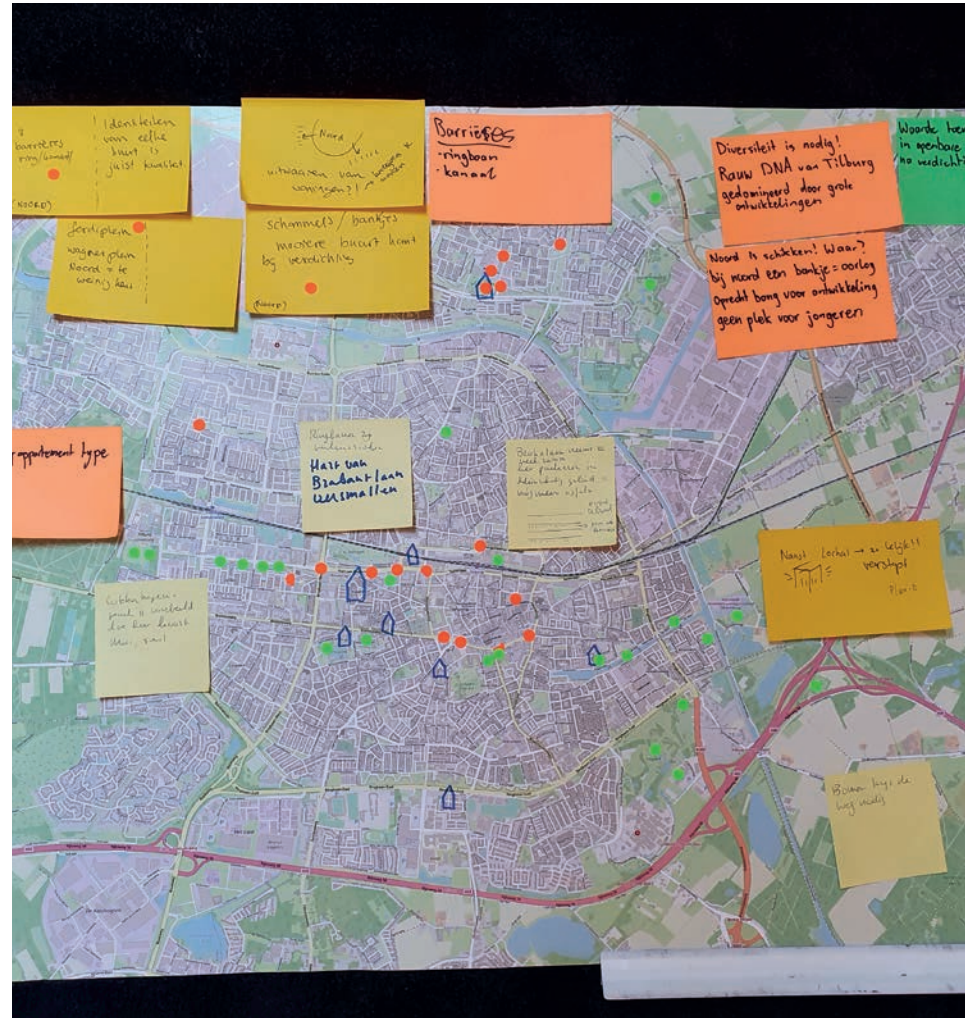
Basia van Rijt van BURA Urbanism vond het enthousiasme dat uit het burgerpanel kwam vooral erg waardevol. “Burgers lieten tijdens het burgerpanel zien dat ze heel erg betrokken bij de stad waren. Ze wilden ook heel graag meedenken en riepen op om meer uit te proberen en burgers meer te laten experimenteren,” zegt Van Rijt. “Het was een hele leuke energie daar. Dat is misschien ook wel een interessante les: sta open voor je bewoners. Dat past ook bij een stad als Tilburg.”







Tijdens het onderzoek hebben zowel een burger- als een expertpanel waardevolle input geleverd.



## “WIJ HEBBEN REGELMATIG AANGEGEVEN DAT JE BIJ EEN OPGAVE ALS DEZE OOK ANDERS NAAR DE STAD MOET KIJKEN, ANDERS OVER DE STAD MOET DENKEN EN OOK ANDERS MOET DÓÉN.”

### ANDERS NAAR DE STAD KIJKEN

Zo creatief als de burgers nadachten over de verdichting – anders denken, anders doen – zo verhelderend was het voor de experts in het expertpanel om kennis te maken met de specifieke eigenschappen van de verdichtingsopgave. “Zij moesten wennen aan het feit dat dit een andere opgave wordt. Dat je niet op een locatie uitsluitend een eigen project ontwikkelt, maar dat je met anderen moet gaan samenwerken over een hele lange termijn,” zegt Van der Hagen.

“Iemand moet die regierol gaan pakken. Wij hebben regelmatig aangegeven dat je bij een opgave als deze ook anders naar de stad moet kijken, anders over de stad moet denken en ook anders moet dóén. Dat laatste betekent dat partijen bijvoorbeeld met elkaar moeten samenwerken zonder dat ze bij een project een direct eigen belang hebben. Partijen moeten bijdragen aan een groter idee over de stad en samen met alle strategische partners aanhoudend de koers bewaken, zodat er na twintig jaar echt een verdichting met een stadsidee tot stand is gekomen en de verdichting voor de gehele stad een verrijking betekent.”

Het ontwerp onderzoek van het drietal heeft dus het een en ander losgemaakt. Maar heeft het gesprek in de stad ook op gang gebracht? “Ik denk dat dat voor een deel zeker gelukt is,”

zegt Van der Zee. “Ik geloof dat er bij het Stads gesprek een interesse was in de uitkomsten van ons onderzoek. Het onderzoek was herkenbaar voor mensen die erbij betrokken zijn geweest en leverde nieuwe inzichten op voor mensen die dat niet waren. Dat zou je als succesvol kunnen omschrijven,” zegt Van der Zee. “Het is mogelijk geworden om veel meer groepen mee na te laten denken over de toekomst van de stad en om zaken te agenderen.”

En als ze iets hebben geprobeerd te agenderen, is het wel het nadenken over de stad op stadsniveau. “Er wordt in deze stad al op veel schaalniveaus gewerkt, maar op stedelijk niveau nog onvoldoende. Het gaat niet alleen maar om het realiseren van de aantallen woningen, maar ook over groen, over energie, over mobiliteit. Als je dat van wijkje tot wijkje doet, dan is dat voor die hele wijk goed, maar op stadsniveau laat je misschien kansen liggen,” zegt Van der Zee. Zijn collega Van Rijj vult aan: “De gemeente werkte vooral op basis van wijken. Wij vroegen ons echt af waarom er nog niet naar de gebieden tussen die wijken werd gekeken.” Zo keek het drietal in het ontwerp onderzoek letterlijk op een andere manier naar de stad.

### TEGEN DE HAREN IN STRIJKEN

Maar de opgave blijft lastig, erkennen ze alle drie. Van der Zee: “Het is complex, je werkt met nieuwe partijen en de gronden

zijn in eigendom van verschillende clubs. Wie neemt dan de regie? Hoe organiseert de gemeente zich? Is er ruimte voor inspraak van burgers? Het klimaat verandert en we weten nog niet hoe mobiliteit zich gaat ontwikkelen. De opgave is heel complex. Het beste is om er gewoon mee aan de slag te gaan, anders blijft het moeilijk om er grip op te krijgen. Iedereen moet z'n werk doen. Dan gaat het lukken.”

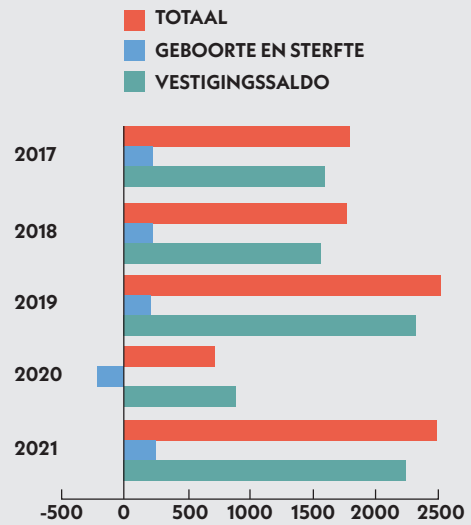
Volgens Van der Hagen is er bij verdichting dan ook geen oplossing waar honderd procent tevredenheid over bestaat. “Het zal schuren. Het zal tegen de haren in strijken. Dat kan niet anders. Als je iets wil veranderen, dan zal er iets moeten wijken of iets moeten transformeren. Bij de verdichting moet je een boodschap brengen en die boodschap lang volhouden. Je kunt voorspellen dat dat weerstand geeft. Maar dat biedt ook ruimte voor een langdurig, diep gesprek. Maar in deze omvang gaat het gesprek in elk geval niet eenvoudig zijn.”

Het team denkt dat het belangrijk is dat de Tilburger zich de komende jaren in zijn stad blijft herkennen. Van der Zee: “Wordt iedereen meegenomen in de verdichting? Komen er geen achterstellingen? Maar ook: is het een type omgeving die vertrouwd voelt, die Tilburgs voelt?” Belangrijke vragen, vindt ook Van der Hagen. “Mensen zijn in

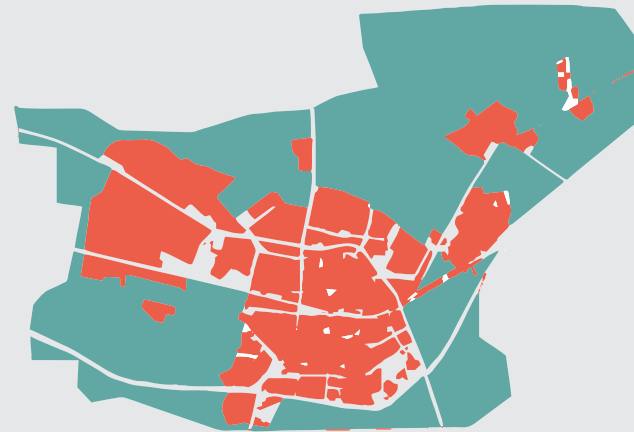
Tilburg gewend aan verandering, maar de stad moet niet zo wezensvreemd worden dat je er afstand van gaat nemen en dat iets geen integraal onderdeel meer van de stad is. De verdichting moet leiden tot verbinding. Hoe het er uitziet en in welke omvang dat is, dat maakt niet uit. Maar Tilburgers moeten zich eraan kunnen hechten.”







TILBURG  
 HUIDIG INWONERAANTAL 225.000 (22.02.2022)



TILBURG  
 BUITENGEBIED VS BEBOUWD GEBIED

Tilburg telt inmiddels pakweg 225.000 inwoners, waar er dat vijftien jaar geleden nog ongeveer 200.000 waren.

De gemeente heeft al vastgesteld dat er in het buitengebied voorlopig niet meer gebouwd zal gaan worden om het groene landschap als kwaliteit voor de stad te behouden.



25.000 nieuwe woningen, dat is een hele Reeshofwijk aan woningen erbij, of 160 Westpointtorens van 140 meter hoog.  
 Foto's: Merktilburg.nl



# VERSLAG VAN HET ONDERZOEK

## WIJ ZIJN MET STEEDS MEER

Tilburg groeit. Ieder jaar weer kent de stad een geboorteoverschot en ook uit andere dorpen, steden en landen komen mensen naar de stad om zich daar te vestigen. Dat laten de cijfers ook zien: de stad telt inmiddels pakweg 225.000 inwoners, waar er dat vijftien jaar geleden nog ongeveer 200.000 waren. Het zijn ouders met kinderen, alleenstaanden, studenten en ouderen die allemaal basisvoorzieningen nodig hebben. Iedereen in de stad wil een plekje om te wonen en uiteraard supermarkten, winkels en openbaar groen in de buurt.

En Tilburg zal ook blijven groeien. Er wordt geprognoseerd dat de stad tot en met 2040 pakweg 36.000 nieuwe Tilburgers zal verwelkomen. Dat betekent dat nieuwe opgaven zich aandienen. Is een stad als Tilburg wel berekend op zoveel nieuwe inwoners? De vragen rijzen of Tilburg bijvoorbeeld genoeg parken heeft om al die mensen verkoeling te bieden op een warme zomerdag en of de verkeersaders van de stad wel geschikt zijn om zoveel mensen te verwerken.

De voornaamste kwestie is overduidelijk: woningen. Er heerst een wooncrisis in het hele land, en voor 36.000 nieuwe inwoners zijn natuurlijk niet ineens nieuwe huizen beschikbaar. Daarom moet het aantal woningen de komende jaren flink worden uitgebreid. De gemeente Tilburg heeft als doel gesteld om 25.000

nieuwe woningen te bouwen voor 2040. Ter illustratie: dat is een hele Reeshofwijk aan woningen erbij, of 160 Westpointtorens van 140 meter hoog.

De gemeente heeft al vastgesteld dat er in het buitengebied voorlopig niet meer gebouwd zal gaan worden om het groene landschap als kwaliteit voor de stad te behouden. Daarmee volgt de gemeente de Nationale Omgevingsvisie. Alle nieuwe woningen moeten worden gevestigd binnen het bestaande stedelijk gebied. Dat betekent dat er goed moet worden nagedacht over waar die woningen precies moeten komen. Er moet samen over de toekomst van de stad worden gesproken.

En alhoewel de stedenbouwkundigen van de gemeente Tilburg dit onderwerp nauw bestuderen, kan het geen kwaad als andere professionals ook hun licht eens op dit onderwerp laten schijnen. Daarom heeft het Centrum voor Architectuur en Stedebouw Tilburg e.o., met een voucher van het Stimuleringsfonds Creatieve Industrie, twee bureaus uitgenodigd om samen een ontwerpend onderzoek naar de verdichting van de stad te doen.

Ton van der Hagen van onderzoeks- en ontwerp bureau Archistad ging samen met Floris van der Zee en Basia van Rijt van stedenbouwkundig bureau BURA Urbanism de uitdaging aan. Met als

startpunt een kaart van de gemeente, waarop in absolute aantallen het aantal woningen per wijk is aangegeven, zijn Van der Hagen, Van der Zee en Van Rijt op ontwerpend onderzoek uitgegaan, op zoek naar kansrijke plekken om te verdichten. Dit is een beknopt verslag van de zoektocht onder de naam 'Verdichting als verrijking'.

Door zaken eens van een andere kant te bekijken, hopen Archistad en BURA Urbanism nieuwe perspectieven te bieden en het gesprek in de stad aan te zwengelen. Want als we het juist aanpakken, kan de verdichting van de stad ook een verrijking van de stad zijn. Maar het is hoe dan ook belangrijk dat burgers, bedrijven, organisaties en de gemeente samen het gesprek voeren over hoe de stad eruit moet komen te zien.

Een stad maak je tenslotte nooit alleen.





Diverse plannen door de jaren heen. Van links naar rechts, 1917 Algemeen uitbreidingsplan, 1953 Plan in hoofdzaak en Omgevingsvisie 2030.



In 2021 is de update van de Stedelijke Ontwikkelingsstrategie door de raad vastgesteld.



# EEN VISIE OP STADSNIVEAU

De stad Tilburg heeft een bijzondere ontstaansgeschiedenis. Van een klassieke groei vanuit een stadscentrum is in Tilburg geen sprake. De stad is ontstaan uit een aaneenrijging van 'herdgangen', buurtschappen die ontstaan zijn rond een centraal plein waarop vaak een waterplaats was en vee werd gehouden. In Tilburg zijn die buurtschappen langzaam aan elkaar gegroeid nadat er tussen verschillende buurtschappen lintbebouwing ontstond. Lang was er dus geen ruimtelijk stadsconcept nodig voor de stad, omdat er genoeg ruimte was tussen de herdgangen in, om de stad te laten groeien zonder grote vergezichten op de stad als geheel.

En Tilburg blijft lang een stad zonder concept, zo is ook de conclusie van Hans Wijffels bij zijn afstudeeronderzoek *Tilburg, stad zonder concept* aan de Technische Universiteit Delft in 1987. Gekeken naar 150 jaar stadsontwikkeling in Tilburg, blijft een centraal concept voor de stad al die tijd uit. De huidige invulling van de ambities wat verdichting betreft, bevestigen dat denkbeeld. Hoogbouwprojecten verschijnen te midden van herkenbare stadsgezichten en projectinitiatieven met grote ruimtelijke impact voor de omgeving worden gelanceerd zonder een bredere kijk te geven op de context van de ruimte en de positie van het projectinitiatief in de stad. De stedelijke verdichting lijkt een optelsom van losse projecten, veelvuldig

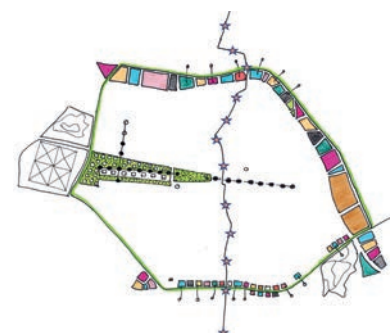
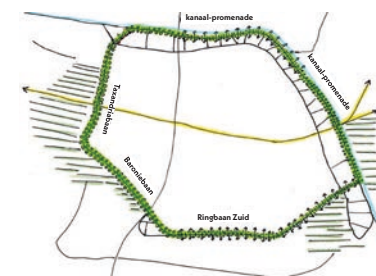
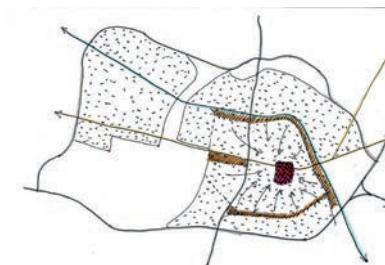
geïnitieerd door private partijen.

Veel van de gronden die in aanmerking komen voor de verdichtingsopgave, zijn ook in de handen van private partijen. De gemeente Tilburg is bij deze binnenstedelijke verdichtingsopgave in beperkte mate als grondeigenaar betrokken. Maar dat betekent niet dat plaatselijke en provinciale overheden niet meer de regie moeten nemen. Juist overheden kunnen alle belangen op stedelijk niveau wegen en inhoudelijk sturing geven aan de ontwikkelingen. Een eerste stap daarin lijkt het selecteren en vaststellen van adequaat en voldoende instrumentarium. Welk planologisch gereedschap en welke samenwerkingsvormen moeten er worden ingesteld om in de komende twee decennia met alle strategische partners tot een succesvolle verdichting te komen?

Een visie voor de stad lijkt daarvoor het minste. En de gemeente Tilburg is inmiddels ook aan de slag met het realiseren van het benodigde instrumentarium. In 2021 is de update van de Stedelijke Ontwikkelingsstrategie door de raad vastgesteld. Daarin is een stadskaart opgenomen met potentiële locaties voor verdichting en de mogelijke verspreiding van de 25.000 nog te bouwen woningen over twaalf gebieden in de hele stad en de dorpen. Het college stelde de Gebiedsprofielen Wonen vast,

waarmee diverse woningmarktgebieden worden geanalyseerd. En de gemeente werkt op dit moment eveneens aan gebiedsvisies per deelgebied, zoals in Tilburg-Noord, Tilburg-Zuid en het universiteitsgebied.

Dit ontwerpend onderzoek, 'Verdichting als verrijking', voedt het gesprek over de stad en een concept voor de stad en probeert dat gesprek op gang te brengen. Aan de hand van verbeeldingen moeten we duidelijk kunnen maken welke impact de verdichting op de gehele stad kan hebben. Deze verbeeldingen zijn bedoeld als oefening en zeker niet in beton gegoten. Ze hebben als doel om een voorstelling te maken, te inspireren, het stadsgesprek op gang te laten komen en te zorgen dat de juiste vragen worden gesteld.



Strategische zones en routes tussen binnenstad en buitenwijken met strategisch verdichtingspotentieel.



Het Spoorpark is een goed voorbeeld van een nieuw geïntroduceerd park waar in een verdicht stedelijk gebied inmiddels volop gebruik van wordt gemaakt. Foto: Merktilburg.nl



# DEZE OPGAVEN LIGGEN ER

Verdichten gaat niet alleen over het toevoegen van woningen. Het gaat er juist om dat je, door of ondanks dat je woningen toevoegt, een meerwaarde kunt creëren voor de stad. De huidige bewoners moeten nadrukkelijk betrokken worden bij de verdichting van hun buurt of wijk en de nieuwe bewoners moeten een impuls kunnen geven aan het gebied waar ze komen te wonen. Al voeg je maar één huis toe, dan nog zijn er heel veel zaken waar je rekening mee moet houden. Hieronder volgt een lijst met opgaven die (nog) verre van compleet is:

## WERKGELEGENHEID

Arbeid is bijvoorbeeld een belangrijke factor. Er moet genoeg werk zijn in een stad wil het toevoegen van woningen slagen. Een stad waarin nauwelijks of juist alleen maar gewerkt wordt, is niet interessant om te verblijven. Er moet voldoende en toekomstbestendige werkgelegenheid zijn voor alle leeftijdsgroepen, die bij voorkeur kunnen aansluiten op de opleidingen die in de regio worden gegeven en die aansluiten bij het slimme economische MKB-profiel waar Tilburg zich op voorbereidt.

## VOORZIENINGEN

Voldoende stedelijke voorzieningen zijn eveneens van groot belang. Niet alle kinderen kunnen naar dezelfde kinderopvang, er moeten voldoende scholen zijn op alle niveaus en genoeg plekken waar je kunt sporten of van kunst

kunt genieten. Een stad moet voor al haar inwoners genoeg kunnen bieden om er te willen blijven en die voorzieningen moeten ook in de buurt zitten. Als je naar de andere kant van de stad moet voor je boodschappen, kun je je afvragen of de voorzieningen wel optimaal zijn.

## GEZONDHEID

Het gezondheidsaspect van een stad is ook een groot ruimtelijk vraagstuk. Er moeten uiteraard voldoende huisartsen en ziekenhuizen zijn, maar ook de openbare ruimte en het openbare groen moeten genoeg lucht geven aan de inwoners van de stad. De inrichting van de stad kan tevens bijdragen aan het stimuleren van gezond gedrag, bijvoorbeeld door makkelijker te kunnen bewegen en verplaatsen te voet of met de fiets. In Tilburg is het Spoorpark een goed voorbeeld van een nieuw geïntroduceerd park waar in een verdicht stedelijk gebied inmiddels volop gebruik van wordt gemaakt. Verdichting biedt de mogelijkheid om een goede balans te vinden tussen stenen en kwalitatieve natuur in de stad, die ten goede komt aan alle inwoners. Vergroening en biodiversiteit zijn terecht een aandachtspunt bij verdichtingsopgaven.

## MOBILITEIT

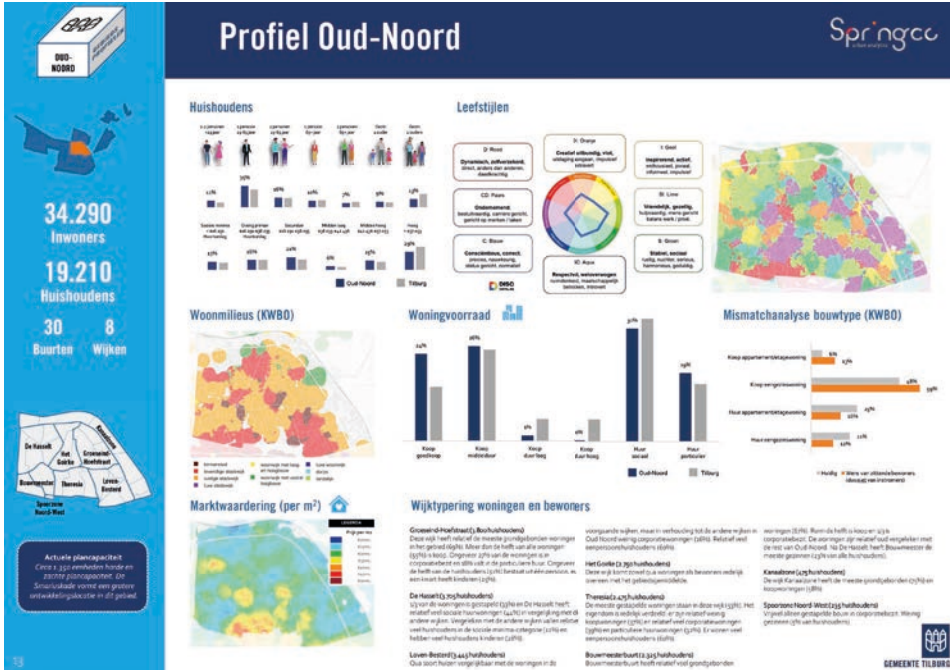
Hoe meer inwoners een stad heeft, hoe lastiger het kan zijn om de hele stad op een efficiënte manier te bereiken. Waar Tilburg nu vooral een autostad is, zou het

goed kunnen dat dat op den duur gaat veranderen. Er zijn vraagstukken als het gaat om deelmobiliteit, opwaardering en herschikking van het openbaar vervoer en het herzien van de parkeernormen in de binnenstad. Hoe Tilburg bereikbaar blijft, is een essentiële vraag om te beantwoorden.

## BOEIEN, BINDEN, BLIJVEN

Het zou natuurlijk fantastisch zijn als jongeren die door de stad Tilburg geboeid zijn geraakt zich, bijvoorbeeld na hun studie, willen verbinden met de stad. Als zij toekomstperspectief zien om in de stad te blijven, kan dat voordelig zijn voor de dynamiek en de economische positie van de stad. Bovenstaande thema's spelen daarbij in elk geval een rol.





Een pagina uit Gebiedsprofilen Wonen.



Enkele voorbeelden van andere onderzoeken m.b.t. de verdichting.





# ELK GEBIED ZIJN EIGEN OPGAVE

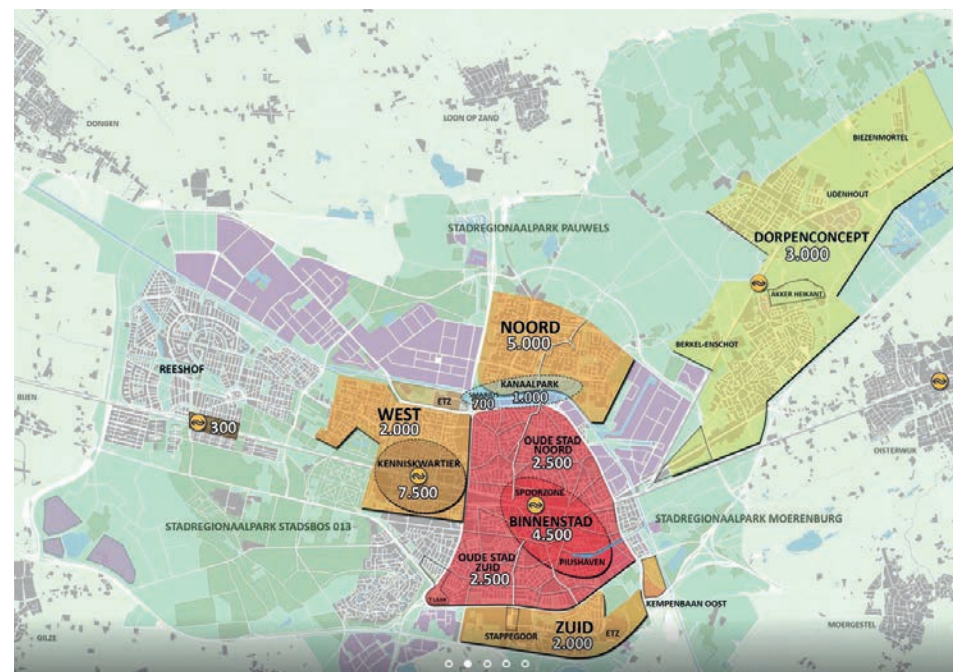
Als de stad verdicht wordt, betekent het uiteraard niet dat elk gebied op dezelfde manier verdicht kan worden. De twaalf deelgebieden die door de gemeente Tilburg aangewezen zijn als kansrijke locaties voor verdichting krijgen bijvoorbeeld allemaal een ander aantal potentiële woningen toegewezen, maar variëren ook in karakter.

De sociaal-maatschappelijke typering, de stedenbouwkundige typering en de vorm van bewoning verschillen per wijk. De wijk Oud-Noord bijvoorbeeld kenmerkt zich als een weefsel waarbij voormalige herdgangen door historische linten aan elkaar zijn gegroeid, terwijl Het Zand en De Reit niet aan elkaar gesmolten zijn, maar juist stedenbouwkundig als aparte wijken zijn ingetekend en een open, planmatig karakter kennen met een stempelpincipe.

In de Gebiedsprofilen Wonen is per deelgebied van de stad een verkenning gemaakt van de aanwezige leefstijlen, woningtypen en woonvormen en kansen en uitdagingen op woningbouwgebied. Die gebiedsprofilen kunnen als een goede kapstok voor de verdichting fungeren en kunnen duidelijk maken hoe een verdichting in bepaalde wijken goed zou kunnen aansluiten op de directe omgeving. Zo leent het gebied Stappegoor zich om woningen toe te voegen, maar is het een uitdaging om dat in een goede mix te doen en ervoor

te zorgen dat die woningen betaalbaar zijn. In de binnenstad kan aan de vraag naar binnenstedelijk wonen worden voldaan, maar is het wellicht lastig om de koopkrachtige huishoudens voor het centrum te behouden.

Met een looptijd van 19 jaar voor de verdichtingsopgave lijkt het er echter op dat voor veel deelgebieden de verdichtingsopgave zeer goed voorstelbaar is. Er zijn tenslotte al gereedschappen genoeg om op een 'klassieke' manier te verdichten, zo blijkt uit de bijeenkomst 'Bouwen waar de mensen zijn' van onder meer het College van Rijksadviseurs. Elders in het land zijn winkelcentra verkleind, is horeca verplaatst, zijn er boven winkels nieuwe woningen gerealiseerd, is er gebruik gemaakt van herstructurering en zijn er ongebruikte wijkranden ingezet. Niet elke oplossing is ook voor Tilburg geschikt, maar het helpt uiteraard om ook naar steden en dorpen om ons heen te kijken waar al tien jaar lang professionele ervaring met verdichting is opgedaan.



De stadskaart van de gemeente Tilburg.







---

Voorbeelden van recente verdichting in Tilburg, het Vormerijk en sociale huurappartementen aan het Burgemeester van de Mortelplein. Foto: Van de Ven Bouw en Ontwikkeling en Kees van Beijsterveldt



---

Het project Koningsoord in Berkel-Enschot. Foto: Heijmans

## VOORBEELDEN VAN VERDICHTING

De verdichting is voor Tilburg ook al een bekend fenomeen. De afgelopen decennia is binnen het stedelijk gebied, met name in Oud-Noord, Oud-Zuid-Oost, Oud-Zuid-West en Binnenstad, een zeer groot aantal leegstaande voormalige fabrieksterreinen omgezet in woningbouw, in de schaal en de maat van het betreffend gebied. Die verdichting heeft vele duizenden woningen en een grotere samenhang en verbinding binnen het stedelijk gebied gebracht. Dat is een gegeven dat nu als vanzelfsprekend en waardevol wordt ervaren. En er zijn meer voorbeelden van een succesvolle verdichting in de stad, zowel in plannen als in gerealiseerde ontwikkelingen.

In het noorden van de stad bestaat bijvoorbeeld het idee om op een centrale plek in de buurt twintig eengezinswoningen van twee lagen te vervangen door een gebouw met veertig appartementen over drie lagen. De begane grond van dat gebouw zou geheel bestemd worden voor maatschappelijke, medische en ontmoetingsfuncties, door de gemeenteraad gewenst als Zorgbuurthuis. Daardoor kunnen ouderen binnen hun eigen buurt en sociaal netwerk verhuizen van een eengezinswoning naar een passend appartement. Door een dergelijke ingreep te doen, kunnen praktisch veertig bestaande eengezinswoningen opnieuw

worden toegewezen aan gezinnen en kleine huishoudens.

Een dergelijke ontwikkeling is inmiddels gerealiseerd aan het Van de Mortelplein in Tilburg-West. De woningcorporatie Tiwos heeft daar duplexwoningen vervangen door appartementen over drie lagen. Deze appartementen zijn specifiek toegewezen aan ouderen en sluiten aan op het bestaande winkelcentrum en medische en maatschappelijke voorzieningen in de buurt. De vrijgekomen eengezinswoningen zijn inmiddels toegewezen aan anderen.

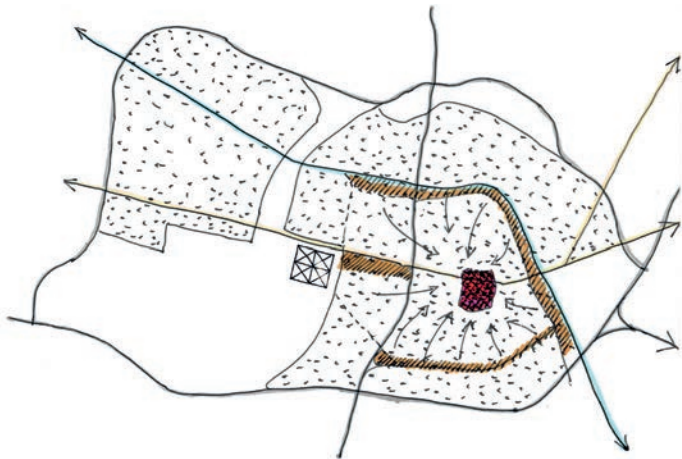
Het complex van Vormenrijk vinden veel Tilburgers ook een interessant voorbeeld van verdichting. Op dit terrein zijn een honderdtal relatief kleine woningen gerealiseerd op twee lagen rondom kleine hofjes. De woningen bevinden zich op het dak van een bovengrondse parkeergarage en de huizen zijn zeer geschikt voor kleine huishoudens. Het ontwerp van dit complex versterkt de sociale cohesie die er tussen bewoners is en weet veel woningen op een klein perceel te realiseren, zonder dat bewoners een gevoel van benauwdheid ervaren.

En ook in de Tilburgse dorpen kan op een passende manier verdichting plaatsvinden. Zo is in Berkel-Enschot het project Koningsoord gerealiseerd, waarbij een kloostercomplex met respect voor de historische waarden getransformeerd is tot een nieuw en divers woongebied, geheel in de nabijheid van winkels en van betekenis voor het hele dorp. Er is specifieke dorpse inbreiding ontstaan. In Udenhout wordt inmiddels gesproken over een nieuwe wijk met 74 woningen die de uitstraling van een buurtschap krijgt in de vorm van boerderijen en schuren die rondom een boerenerf worden geplaatst.

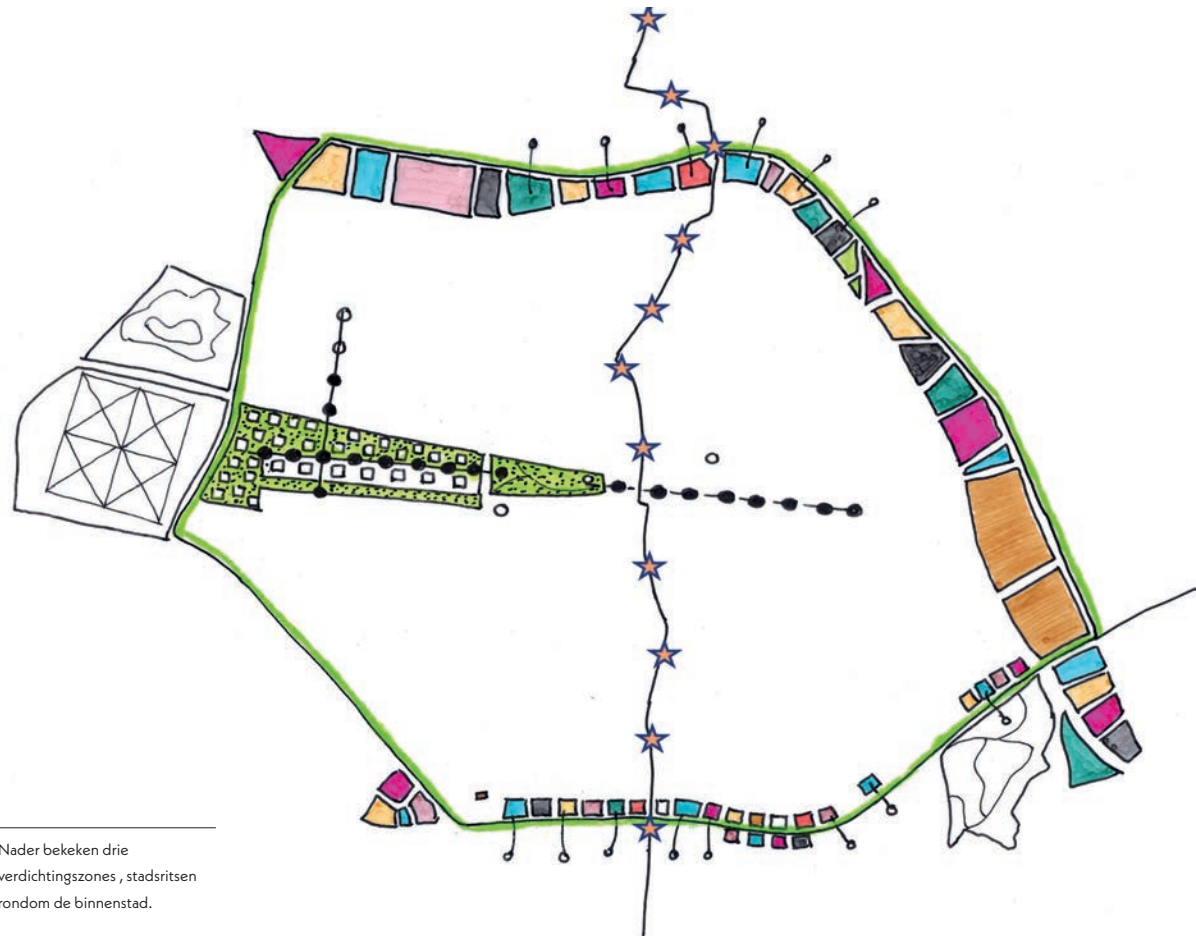
Deze projecten hebben een kleine impact wat schaal betreft, maar leveren wel veel woningen op en sluiten aan bij de omgeving en het karakter daarvan. Bij de projecten in de stad zelf wordt ook regie gevoerd op de verhuisketen, waardoor de woninggrootte en woningtypes veel beter aan sluiten bij de behoefte die verschillende bewoners hebben.







Drie verdichtingszones:  
 Concentrische verdichting om  
 de binnenstad, op loop- en  
 fietsafstand met betekenis  
 voor bestaande linten en  
 voorzieningen.



Nader bekeken drie  
 verdichtingszones, stadsritten  
 rondom de binnenstad.

# OEFENEN MET DE VERDICHTING

Succesvolle verdichtingskansen zijn Tilburg niet vreemd, maar het vraagt om meer. Als Tilburg succesvol wil verdichten, vraagt dat vooral om een andere kijk naar de stad. Als we 25.000 woningen willen toevoegen, dan moeten we daarvoor anders kijken, anders denken en anders doen. De gemeente moet niet alleen binnen de aangewezen deelgebieden op zoek naar ruimte, maar ook zoeken naar plekken waar de verdichting zonder blijvende schade kan plaatsvinden. De stad moet ook zoeken naar nieuwe mogelijkheden om delen van de stad intensief met elkaar te verbinden en de stad meer verweven te maken. In het onderzoek worden deze gebieden 'Stadsritsen' genoemd. De openbare ruimte vormt hier de drager voor de verdichtingsopgave.

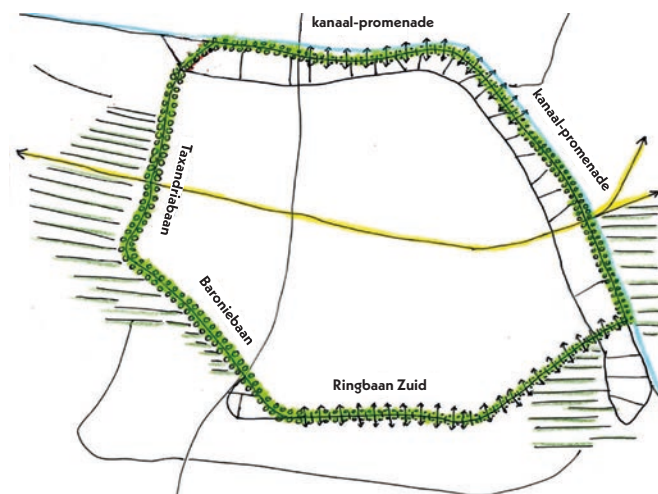
Gebouwen met een hoogte van zes of zeven bouwlagen vormen eerder de norm dan de uitzondering in de verdichtingsoefeningen. Gebouwen met een dergelijke hoogte kunnen goed aansluiten bij de maat en de schaal van de stad en kunnen een wisselwerking tussen wonen en openbaar gebied tot stand te laten komen. Hogere gebouwen zijn in de oefeningen ingevoegd op de bestaande hoogbouwlijn van oost naar west, nabij het spoortracé.

Dit onderzoek zoekt daarnaast naar plekken waarbij de binnenstad op loop- of fietsafstand is en waarbij voorzieningen in de linten ook van de verdichting kunnen profiteren. Er wordt per definitie niet gekeken naar enkel verdichting in de binnenstad, omdat er een serieuze kans bestaat dat er op deze manier zichtbare conflicten ontstaan tussen nieuwbouw en de bestaande stad. Er lijkt ruimte voor verdichting te zijn tussen de deelgebieden in, aan de randen van de deelgebieden en aansluitend op stedelijke ontwikkelingen die al zijn ingezet. Dit onderzoek presenteert vier oefeningen om die ruimte letterlijk zichtbaar te maken.

Samenhang in de stad kan gecreëerd worden door de openbare ruimten met een uitgesproken karakter te koppelen, over stadsdelen heen. Dit is een werkwijze die J.H.E. Rückert al toepaste: in het Uitbreidingsplan 1917 werd door Rückert een Wandelboulevard ontworpen die de voorgenomen uitbreidingen van de stad begrensd en tegelijk de verschillende stadsdelen met elkaar verbond. Door de komst van de auto is de Wandelboulevard vrij snel getransformeerd tot het Ringbanenstelsel dat we nu kennen.

Anno 2022 bieden de kenmerken van de Ringbaan Zuid de mogelijkheid ruimte te maken voor de zogenaamde 'Groene Loper' die in dit ontwerpend onderzoek

een rondgaand vervolg krijgt ter plaatse van de Baroniebaan, de Taxandriabaan en de Noord- en Oostkanaaloevers. Het reeds aanwezige groen kan eenvoudig opgenomen worden in het nieuwe profiel van deze 'Promenade 2.0.' De Groene Loper verbindt nu nog gescheiden stadsdelen en werkt zodoende als stadsrits. Initiatieven als 'het Sportkanaal' (van architect Kim de Greef) kunnen ook onderdeel zijn van deze verbindende Groene Loper.









# RINGBAAN-ZUID

Voor veel Tilburgers is de Ringbaan-Zuid inmiddels een bekende weg. Het is een voormalige rijksweg die het zuiden van de stad in tweeën snijdt. Met 70 kilometer per uur raas je van het ene naar het andere punt en met een breedte van 70 tot 85 meter is dit deel van de Ringbaan veel breder dan de breedte van 40 meter die andere Ringbanen kennen. De Ringbaan-Zuid wordt geflankeerd door langgerekte woongebouwen van vier lagen hoog en groene zones aan weerszijden van de weg. Het aantal plekken waar voetgangers de weg kunnen oversteken, is beperkt en dit leidt ook tot onveilige situaties.

Op de Ringbaan-Zuid liggen kansen om de snelheid van het autoverkeer terug te brengen naar 50 kilometer per uur. Daarmee kan de breedte van de weg ook worden verkleind naar 40 meter. Op deze manier komt er over de gehele lengte open ruimte beschikbaar voor een groene wandelpromenade langs de gehele ring als 'Groene Loper'. Ook ontstaat er ruimte voor de in- en toevoeging van nieuwe woongebouwen. Een groot aantal woningen langs de Ringbaan-Zuid dateert uit de jaren vijftig en is toe aan een intensieve upgrade wat duurzaamheid, wooncomfort en toegankelijkheid betreft. In combinatie met of door vervanging door nieuwbouw met 6-7 woonlagen en ruimte voor andere functies in de plint, biedt in dit gebied kansen voor

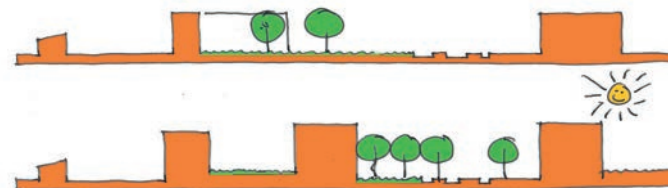
de verdichtingsopgave, waarbij nieuwe woongebouwen gefaseerd gerealiseerd kunnen worden, kunnen voldoen aan actuele woonwensen en meer woningen bevatten dan de huidige complexen. Die nieuwbouw kan een levendige stadsstraat vormen, met een actieve plint en adressen aan de straat.

Daarmee kan er als het ware een 'stadsrits' ontstaan die de gebieden Oud-Zuid-West, Oud-Zuid-Oost en Tilburg-Zuid met elkaar verbindt. Tilburg-Zuid kan één geheel worden. Zeker nu de woonintensiteit in Tilburg-Zuid toeneemt met de realisatie van Nieuw-Stappegoor, de Willem II-kazerne en de nieuwbouwcomplexen van Tiwos strekt het tot aanbeveling om de wijken meer met elkaar te verweven en het zuiden van Tilburg beter toegankelijk te maken, samen met alle bestaande en nieuwe voorzieningen daar. Die verwevenheid is in deze verbeelding tot uiting gekomen. Het gebied wordt daarnaast ook veel veiliger, en een lagere snelheid zorgt voor een betere oversteekbaarheid.



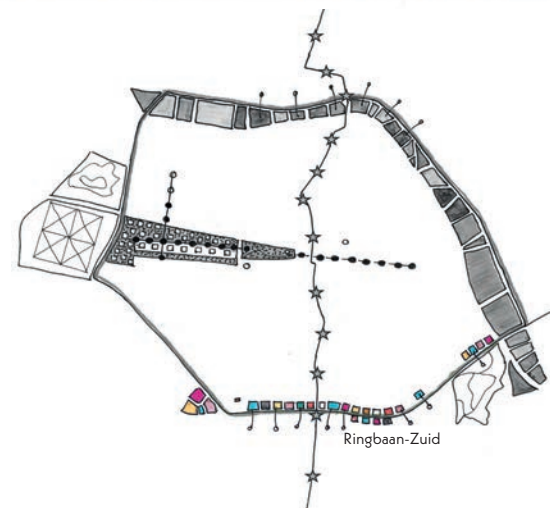
Huidige situatie Ringbaan-Zuid.

Foto: Peter Tijhuis



Bestaand profiel

Gewijzigd profiel







# UNIVERSITEITSTUIN

De stadskaart van de gemeente Tilburg dicht 7500 potentiële woningen toe aan het gebied rondom De Reit en de Tilburgse universiteit. In dat gebied wordt er nadrukkelijk verbinding gezocht tussen de campus van Tilburg University en de binnenstad. In dit nieuw te vormen Kenniskwartier of Kennisas wordt naast een stevig aantal woningen ook voorzieningen en bedrijvigheid toegevoegd, zodat er een mixmilieu ontstaat tussen onderwijs, wonen en werken rondom het knooppunt van openbaar vervoer bij station Tilburg Universiteit. Dat station ontwikkelt zich de komende jaren tot intercitystation. Daarnaast liggen er achter de campus het Stadsbos013 en de Oude Warande.

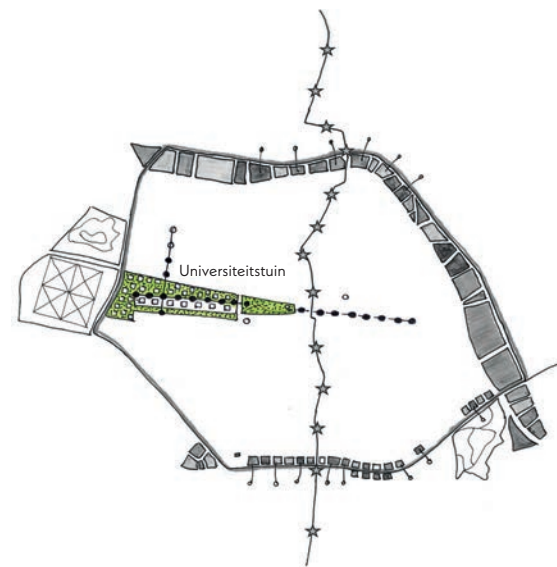
De verbeelding van de Universiteitstuin laat de mogelijkheden zien van een transformatie rondom station Tilburg Universiteit. In de universiteitstuin wordt het landschap van de Oude Warande de stad in getrokken: een groen centrum waaromheen bebouwing is geplaatst in een open setting. De Universiteitstuin fungeert dan als een soort verbindingzone tussen de binnenstad, het Spoorpark, de campus en de Oude Warande. In de Universiteitstuin zijn woningen en voorzieningen in zes of zeven bouwlagen denkbaar, gelegen rondom en aan groene binnenhoven als voortzetting van de universiteitscampus.

Bebouwing aan de Professor Verbernelaan is daarbij zeer voorstelbaar. In deze laan wordt een grotere bouwhoogte gecombineerd met bebouwing van zes of zeven lagen hoog. De hoogbouw vormt de voortzetting en nadere invulling van de hoogbouwlijn van oost naar west. Die hoogbouwlijn is overigens al lang en breed aanwezig: vanaf de Interpolistoren tot en met de Universiteit evenwijdig aan het spoortracé kent Tilburg al een lijn met verschillende hoogbouwcomplexen.

De parkeerplaats bij station Tilburg Universiteit is ook een plek die doorontwikkeld kan worden tot een plek met meer stedelijke kwaliteit. In de buurt van het ov-knooppunt zou bebouwing, gekoppeld aan de functies van de universiteit, bijvoorbeeld niet misstaan. Deze parkeerplaats biedt de mogelijkheid voor een andere ruimtelijke invulling. Daarnaast kan dit gebied ervoor zorgen dat stad en landschap meer met elkaar verweven raken, net zoals Tilburg-West en Tilburg-Centrum en -Oost met elkaar verweven raken, en net zoals onderwijs en werk met elkaar verweven kunnen raken. Het Kenniskwartier en de Universiteitstuin kunnen een fysieke uiting worden van de verbinding binnen de stad. In Noord-Zuidrichting biedt de intensivering van het ov-knooppunt kansen voor de Westermarkt e.o. en kan een echte stedelijke verbinding ontstaan.



Huidige situatie rondom station Tilburg Universiteit.  
Foto: Peter Tijhuis







# KANAALZONE

De Kanaalzone-Noord en -Oost is ontstaan na de aanleg van het Wilhelminakanaal in 1923 en is sindsdien als bedrijventerrein in gebruik genomen. Aanvankelijk vestigden zich daar vooral bedrijven die het kanaal daadwerkelijk gebruikten voor hun werkzaamheden, maar in de loop der tijd is de afhankelijkheid van het kanaal stukken minder geworden. Er zijn verschillende functies ontstaan op het bedrijventerrein die al lang niet meer de milieuklasse hebben die mogelijk is in dit gebied.

Dat biedt kansen. Het combineren van reguliere bedrijfsfuncties, arbeidsfuncties en intensief wonen is daarbij een van de mogelijkheden. Een transitie van volledige bedrijvigheid naar een mix van wonen, voorzieningen, groen, bestaande werkgelegenheid en nieuwe maakindustrie – typerend voor Tilburg – ligt voor het oprapen. Vele aspecten spelen daarbij een rol, o.a. gezondheid, veiligheid en ruimtelijke beleving. Het kanaal kan uitstekende omgevings- en belevingskwaliteit bieden voor nieuw te realiseren woonvormen in dit gebied. Dat is ook te merken in andere Tilburgse buurten langs het water, zoals Jeruzalem, de Armhoefse Akkers of de nieuwe woonbuurt Aan de Waterkant. De bebouwing aan het kanaal bedraagt maximaal 5 tot 6 bouwlagen.

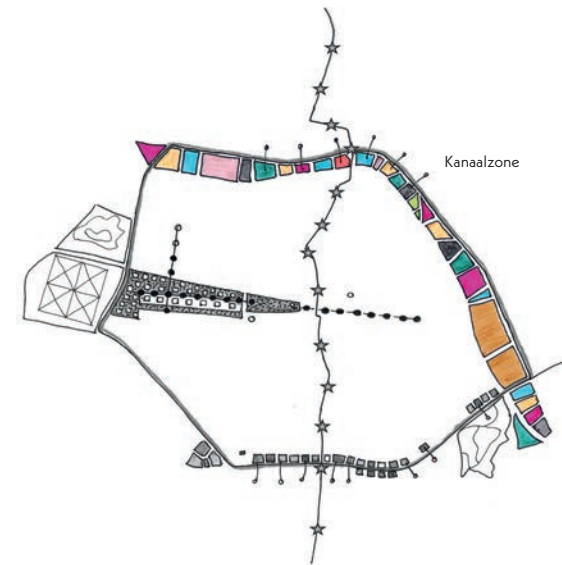
De verdichting biedt in deze zone de mogelijkheid om tot een ontwikkeling te komen waar samenhang hoog in het vaandel staat. Als er in de Kanaalzone

een stedenbouwkundig concept voor het hele gebied wordt ontwikkeld, kan dat alle ontwikkelingen en 'stand-alone'-projecten in het gebied dragen. Door over de gehele lengte van de Kanaalzone na te denken over inpassing en over verweving van functies, wordt de Kanaalzone compacter, maar voor verschillende groepen ook stukken aantrekkelijker. Het eerder geschetste beeld van een Groene loper/Promenade 2.0 kan dan zomaar werkelijkheid worden. Een ideaal voor deze locatie zorgt ervoor dat de ontwikkeling kan plaatsvinden in samenspraak met de omgeving en dat de kwaliteiten van het water worden gewaarborgd en versterkt.

Voor deze verbeelding is specifiek de recreatieve functie van het kanaal uitvergroot. Architect Kim de Greef legde de basis voor kanaaloevers waarop intensief gesport kan worden, zowel individueel als op clubniveau. Mogelijk kan de ontwikkeling van dat kanaal zelfs samengaan met de realisatie van een openluchtzwembad binnen de Tilburgse stadsgrenzen, iets dat de stad al jarenlang ontbeert. Het water van het kanaal kan eenvoudig zorgen voor het zwemwater, identiek aan de methode die bij het recreatiewater van de Beekse Bergen gebruikt wordt. Een dergelijke zwembadontwikkeling zou Tilburg-Noord ook een impuls kunnen geven en dit geïsoleerde deel van de stad beter bij de rest kunnen betrekken.



Huidige situatie Kanaalzone.  
Foto: Peter Tijhuis







Stadsgezichten Noord-Zuidlijn.



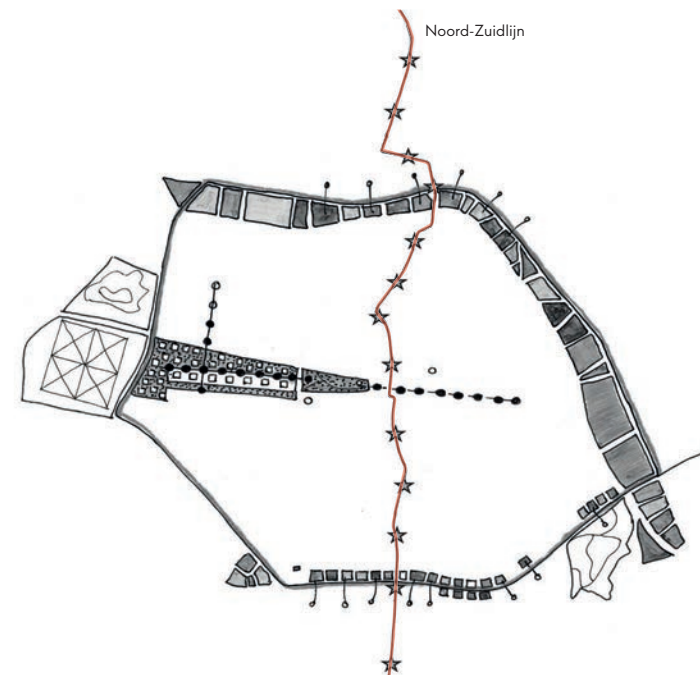
# NOORD-ZUIDLIJN

Een radicaal andere manier om tegen de verdichting aan te kijken, is letterlijk dwars door de stad heen, van noord naar zuid. Wie namelijk een route aflegt van het noorden naar het zuiden naar de stad, of omgekeerd, bemerkt dat de stad die aan hem of haar voorbijtrekt voortdurend verandert. Tilburg is een stad met verschillende ruimtelijke identiteiten, en dat wordt bij het voorbijgaan pas echt duidelijk. Wellicht biedt die dwarsdoorsnede ook ruimte om te verdichten op verschillende manieren.

Een Noord-Zuidlijn kan de verschillende identiteiten in de stad verbinden. Het gaat daarbij niet om grote woningaantallen, maar vooral om het invoegen van landmarks met grote aandacht en heel specifiek als onderdeel van de lijn. Er worden langs de lijn van noord naar zuid op bijzondere of markante plekken toegevoegd die het bestaan van de lijn kenmerken, als waren het parels in een parelketting. Denk aan kunstbelevingen op weg naar het Museumkwartier, aan groene stadsoases of aan iconische gebouwen.

Dat soort bijzondere invullingen van de openbare ruimte kunnen bijdragen aan de beleving van zo'n lijn en de stedelijke kwaliteit van Tilburg benadrukken en kunnen ook qua werk en toerisme interessant zijn. Als er een snelfietsroute komt tussen Goirle en Loon op Zand, levert dat de fietser een aaneenschakeling

van bijzondere indrukken op, bewust gepositioneerd op plekken die zich aandienen. Tunnels, kanaaloevers of lege wanden kunnen op deze manier intrinsiek onderdeel van de stad gaan uitmaken. 'Verdichting als Verrijking', niet door grote aantallen, maar door specifieke betekenissen en beelden in te voegen in de doorsnede van de stad.







De verdichtingsopgave wordt aangegrepen om de stadsstructuur te verrijken en verweven.



In de overzichtskaart zijn de vier verdichtingszones opgenomen die eerder in dit onderzoek aan de orde zijn geweest. Op deze kaart is duidelijk te zien dat de verdichting plaatsvindt binnen het stedelijk gebied, overgang op- en het omringende landschap blijven onaangetast.

De invoeging van nieuwe woningen met bijbehorende functies en voorzieningen biedt kansen voor de bestaande stedelijke omgevingen. Meer woningen betekent namelijk ook meer gebruikers voor bestaande sportclubs, winkels, voorzieningen. Maar ook nieuwe werknemers voor bestaande (en nieuwe) bedrijvigheid of introductie van nieuwe groenvoorzieningen in verstedend gebied, kortom, verdichting kan een verrijking zijn, zeker ook voor de bestaande stad.

Op deze kaart is de noord-zuid lijn duidelijk zichtbaar. Tilburg kent door de aanwezigheid van de spoorlijn (vanaf 1863) een tweedeling, in de volksmond "deze en gene kant" geheten, oftewel: boven of onder het spoor. Aanvankelijk was tussen deze twee gebieden niet zo'n indrukwekkend verschil maar met de intensivering van het railverkeer en de aanleg van het hogespoor in de jaren 60 is die tweedeling manifester en duidelijker voelbaar geworden in de stad. Stedenbouwkundig is vooral de oost-west richting afleesbaar in de stadskartaart, slechts op enkele punten is de barrière van de spoorweg te doorkruisen,

de noord-zuid verbinding binnen het stedelijk gebied is nauwelijks beleefbaar.

De stadskartaart laat zien dat de verdichting een prachtige kans is om daar iets aan te doen. Door de aaneenschakeling van betekenisvolle locaties (zie pagina 26), vanaf Goirle tot en met Tilburg-Noord, kan de historie van de stad beleefbaar gemaakt worden. Interpuncties, nieuwe impulsen in het kader van de verdichting kunnen als veelkleurige kralen aan een ketting nog meer betekenis geven aan de verbinding van noord en zuid die al aanwezig is maar nauwelijks als zodanig beleefd wordt.

Met bescheiden middelen kan verbinding ontstaan in een stad die tot voor kort nog vooral uit afzonderlijke delen leek te bestaan. Verdichting als bijdrage aan verweving!





Impressie van het stadsgesprek  
dat CAST op 16 juni  
organiseerde in de LocHal.  
Foto: Joost Bataille



# CONCLUSIES

Gedurende dit ontwerp onderzoek spraken Ton van der Hagen, Floris van der Zee en Basia van Rijt voortdurend met burgers, projectontwikkelaars, vertegenwoordigers van de gemeente Tilburg en andere geïnteresseerden. In het kader van dit onderzoek zijn een burgerpanel, een expertpanel en een gecombineerd panel georganiseerd én heeft CAST een Stadsgesprek georganiseerd, waarbij iedereen kon aanhaken. Met hun input is het gesprek op gang gebracht. Uit al die gesprekken en uit hun eigen onderzoeken hebben Van der Hagen, Van der Zee en Van Rijt enkele belangrijke lessen getrokken over de verdichting als verrijking.

## LEG DE REGIE BIJ DE LOKALE OVERHEID NEER

De verdichting gaat in Tilburg voornamelijk plaatsvinden op percelen die niet in eigendom zijn bij de gemeente. Private partijen zullen hoofdzakelijk de eigenaar zijn en een belangrijke rol spelen in het proces en eindresultaat. Dat vraagt om regie van de lokale en provinciale overheid, om te voorkomen dat stedelijke ontwikkelingen niet optimaal worden gerealiseerd. Een inhoudelijk kader in de vorm van bijvoorbeeld een plan op hoofdzaken lijkt daarbij onmisbaar.

## SAMENWERKING IS DE KURK WAAROP DE VERDICHTING DRIJFT

De verdichting kan conflicteren met huidige bestemmingsplannen. Partijen moeten voorkomen dat er op korte termijn woningbouw wordt gerealiseerd die de verdichting op langere termijn in de weg kan zitten of onmogelijk kan maken. Dat vraagt om samenwerking: er is een goede samenwerkingsvorm nodig waarin zowel private als publieke partijen zich committeren aan de doelstellingen van de verdichting op de lange termijn. Partijen moeten het algemeen belang willen dienen en dat moet door een samenwerkingsverband geborgd kunnen worden.

## HOUD REKENING MET ALTERNATIEVE WOONVORMEN

Uit de panels bleek dat er in Tilburg vooralsnog te weinig ruimte is voor verschillende en specifieke wooninitiatieven. Burgers gaven aan dat ze niet willen dat er alleen maar standaardappartementen worden gerealiseerd voor normale huishoudens, maar dat er ook interesse is in woningen waar mensen faciliteiten of ruimtes kunnen delen. Ontwikkelaars moeten dat ook als een belangrijk deel van de opgave zien. Tiny houses of communities zijn daarbij niet ondenkbaar en kunnen bij de verdichting ook een uitkomst bieden op kleine percelen.

## DE OMGEVINGSWET KOMT ERAAN

Bij de verdichting zijn de belangen groot. Er zijn veel concrete belanghebbenden binnen het stedelijk gebied en de aanstaande Omgevingswet kent regels over hoe er met die belanghebbenden moet worden omgegaan. Daar moet vanaf het moment van invoeren veel aandacht voor zijn, omdat de impact van de Omgevingswet op stedelijke ontwikkelingen nogal substantieel kan zijn. Het vraagt om een aanpak waarbij burgers vanaf het begin zo sterk mogelijk bij ontwikkelingen in hun buurt én in hun stad worden betrokken.

## HOUD REKENING MET GROEN EN HET KLIMAAT

De verdichting legt de focus op het realiseren van woningen. Dat is niet vreemd, want de fysieke impact van 25.000 woningen op de stad is nu eenmaal groot. Maar burgers gaven ook aan dat ze graag willen dat er voldoende aandacht voor groen is. Zorg er dus voor dat er ruimte is om te ontspannen en te recreëren in het groen en dat er aandacht is voor klimaatadaptieve maatregelen om hittestress en hevige regenval te voorkomen. Daarnaast moeten er voldoende mogelijkheden zijn om te wandelen en moet de fietser voldoende ruimte krijgen, misschien wel ten koste van de auto.

## GEZONDHEID ALS CRITERIUM

Naast fysieke maatregelen die leiden tot meer voorzieningen, woningen en infrastructuur dient gezondheid een voortdurende parameter te zijn; niet als af te vinken onderdeel, maar als positieve en primaire kwaliteit om met plezier en verantwoord in een verdichte stedelijke omgeving te leven.





---

De Piushaven.  
Foto: Merktilburg.nl



---

Het Clarissenhof, een voorbeeld  
van verdichting in de Spoorzone.  
Foto: Merktilburg.nl



# DE VERDICHTING VOLGENS DE STEDENBOUWKUNDIGE

Het ontwerpend onderzoek van het team onderzoekers is ontzettend relevant voor verschillende spelers, maar wellicht in de eerste plaats wel voor stedenbouwkundigen van de gemeente Tilburg. Edwin van Renterghem is stedenbouwkundige bij de gemeente en zijdelings betrokken geweest bij dit onderzoek. Hij legt in dit interview uit hoe de verdichtingsopgave er wat hem betreft uitziet en of de ideeën uit dit onderzoek in de praktijk kunnen werken.

De Tilburgse gemeenteraad heeft vorig jaar een Stedelijke Ontwikkelingsstrategie vastgesteld. Maakt de verdichting daar al onderdeel van uit? Ja, zegt Edwin van Renterghem. "Wij volgen de nationale lijn. Die geeft de voorkeur aan verstedelijking binnen het bestaande stedelijk gebied. Dat heeft voordelen: er zijn voorzieningen in de buurt, de ov-frequentie is hoog, verplaatsing per fiets is mogelijk en er is in Tilburg nog ruimte binnen de stadsgrenzen. Die ruimte zit vooral in het gebied binnen de Ringbanen, maar ook in de naoorlogse uitbreidingswijken en in de dorpen. Die vormen de basis voor de verdichting."

De Stedelijke Ontwikkelingsstrategie is wel een strategie. Er zijn nog geen plannen gemaakt voor bepaalde gebieden. "Maar in de Piushaven en de Spoorzone zijn we nu al bezig met een vorm van verdichten. Op die plekken en andere plekken in de stad zit een harde voorraad van ongeveer 4000

woningen: die plannen passen, hebben een bestemmingsplan en daar kan een omgevingsvergunning voor worden verleend," vertelt Van Renterghem.

"De volgende stap is om de zachte voorraad die we hebben, hard te maken. Dat betekent dat we nog aan bestemmingsplannen en omgevingsvergunningen voor bepaalde gebieden moeten werken. In totaal hebben we nu een harde en zachte voorraad van pakweg 17.000 woningen, maar dat is rijp en groen door elkaar. Daar horen ook initiatieven bij die nog een lange weg te gaan hebben," zegt hij. "Die verdichtingsopgave kost dus sowieso tijd. We moeten gesprekken voeren met de omgeving, er moet gerekend worden, er moeten bestemmingsplannen worden gemaakt en tegelijkertijd kampt de bouwsector met stijgende prijzen en beperkte beschikbaarheid van materiaal en personeel. De opgave kent dus een zekere mate van complexiteit."

## TORENS VAN ZEVENTIG METER

Bepaalde oplossingen om de woningnood snel te tackelen, brengen ook uitdagingen met zich mee, denkt Van Renterghem. "In Tilburg worden een aantal torens gerealiseerd van zestig of zeventig meter hoog. Dat brengt een extra kostenfactor met zich mee en de bouwtijd is lang. Voor tijdelijke woningen is het al wat makkelijker om een tijdelijke vergunning te krijgen, maar het is nog steeds niet eenvoudig. En daarnaast:

iets voor vijf jaar neerzetten is financieel niet haalbaar. Je kunt je ook afvragen of tijdelijke woningen structureel iets oplossen," zegt hij. "Het is dus niet zo dat de verdichting binnen *no-time* geregeld is."

Het onderzoek naar de verdichting vindt Van Renterghem in elk geval heel waardevol. "Het is heel goed ontvangen, het is heel beeldend en het legt de problematiek bloot. Het wordt ook niet gelezen als kant-en-klaar plan, maar als een denklijn. Het geeft aan wat de meerwaarde van de verdichting is voor de stad en de directe omgeving. Ik denk dat we ook voor andere gebieden in de stad dit soort onderzoeken moeten doen. Dat doen we vanuit de gemeente natuurlijk als ambtelijke organisatie, maar ik geef de voorkeur aan dit soort trajecten, waarbij externen en burgers ook een frisse blik op het geheel kunnen geven."

Maar zijn de visualisaties van het team haalbaar? In feite wel, denkt Van Renterghem, zeker omdat ze soms aansluiten op ideeën van de gemeente zelf. "Ik kan op voorhand natuurlijk roepen dat het niet kan, maar dit onderzoek heeft aangetoond dat je op een heel andere manier moet omgaan met zaken als mobiliteit of groen in de stad. Het gaat dan ook niet alleen om woningbouw; het liefst zorg je voor een integrale gebiedsontwikkeling als je ergens veel woningen gaat toevoegen," zegt hij.

## EEN TYPISCH TILBURGSE MANIER

"Het is misschien ook typisch Tilburgs om het op deze manier te doen. Ik kan me goed voorstellen dat je aan de Ringbaan-Zuid en de Kanaalzone ook directe bebouwing gaat realiseren in plaats van die puur als autonome elementen te beschouwen met groenzones zonder verblijfskwaliteit. Als je dit soort infrastructures gaat annexeren, dan is er letterlijk nieuwe ruimte om nieuwe stedelijke milieus toe te voegen. Niet alleen woningen," legt Van Renterghem uit.

Het is namelijk belangrijk om met verschillende voorzieningen rekening te houden, denkt hij. Een focus op woningen kan de doodsteek van een verdichting zijn. "Het gaat om een combinatie van wonen, werken, ontmoeten en recreatie. De ontwikkelingen in de Spoorzone en Piushaven kennen ook een hoge mate van stedelijkheid in een mixvorm. Dat zijn binnen Tilburg tegenwoordig aantrekkelijke woonomgevingen voor mensen die in de stad willen blijven wonen, maar ook mensen die in de stad willen komen wonen. Het zorgt voor een vorm van collectiviteit tussen bewoners en bedrijven."







Luchtfoto van Tilburg, vanaf het centrum westwaarts gekeken.  
Foto: Google Earth



De Universiteitstuin uit het onderzoek naar de verdichting sluit dan ook goed aan bij het nog te ontwikkelen Kenniskwartier. "Het is zo'n beetje de grootste stedelijke ontwikkeling in Tilburg de komende jaren. Het gebied ligt op korte afstand van de binnenstad en op korte afstand van het landschap in Stadsbos013 en de Oude Warande. Er moet een mixmilieu van onderwijs, openbaar vervoer en werkfuncties ontstaan en er is een groot woonprogramma aan toebedacht. Dat gebied gaat dus transformeren. Het gaat niet alleen om universitair onderwijs, maar ook om allerlei economische ontwikkelingen; van bakker, fietser en metselaar tot aan je master's degree," zegt Van Renterghem. De stad en het onderwijs worden daar dus meer met elkaar verweven.

### EEN NIEUW STUK STAD

En ook in de Kanaalzone ziet de gemeente kansen. "Er zitten veel barrières tussen de stad en Tilburg-Noord. De Ringbaan-Noord is al een barrière, maar de strook bedrijvigheid daarachter is monofunctioneel en puur gericht op werken. Het kanaal en de kanaalkades scheppen nog meer afstand tussen het noorden van de stad en de rest. Die bedrijvenstrip, maar ook de kade aan de noordkant, zou een verbindend element kunnen worden in plaats van een onderscheidend element. Daar kan een nieuw stuk stad tot stand worden gebracht.

Het is een heel open en aantrekkelijk gebied," vertelt Van Renterghem.

Is recreatie op het water dan ook haalbaar? "Dat is lastig. Het is een belangrijke vaarweg waar zelfs op bepaalde gebieden verdieping en verbreding aan de orde is. Het is een belangrijke verbinding waarbij ruimte voor de beroepsscheepvaart aanwezig moet blijven. En tegelijkertijd zie je dat er aan de Kanaalzone bedrijven verrijzen die niet afhankelijk zijn van het kanaal en die niet watergebonden zijn. Dat is eigenlijk een hele vreemde situatie. Daar liggen dus genoeg kansen, maar of het water daar ooit als recreatiewater ingezet kan worden, dat weet ik niet."

De oproep van Van der Zee, Van Rijt en Van der Hagen tot een plan op hoofdlijnen en een integrale visie op de stad, vindt weerklank bij Van Renterghem. "We starten nu met de Omgevingsvisie voor Tilburg. Wij werken momenteel aan gebiedsvisies: we werken aan een gebiedsvisie voor Tilburg-Noord, Tilburg-Zuid en het Kenniskwartier. Dat doen we ook samen met bewoners en ondernemers. Die visies worden meegenomen in de uiteindelijke Omgevingsvisie. Dat plan gaat meer sturing geven om de bestemmingsplannen te maken."

Daarbij denkt de gemeente niet alleen vanuit de woningbouwopgave. "We denken ook vanuit de Netwerkvisie, de visie op de hoofdwegenstructuur in de stad, en we werken ook aan een Groenvisie, die gaat over groen in de stad, klimaat en waterberging. Woningbouw, economische ontwikkeling, mobiliteit en klimaatadaptatie behandelen we in onderlinge samenhang. Ik sta er volledig achter dat we een stuk moeten hebben op basis waarvan je regie kunt voeren op de langere termijn."





---

Donderdag 16 juni vond er in de LochHal een stadsdebat plaats. Tijdens dit stadsdebat konden betrokken burgers, vakmensen uit de bouwsector en andere geïnteresseerden in gesprek over de verdichting van de stad.



---

Wethouder Bas van der Pol was ook aanwezig bij het stadsgesprek.



---

Suzanne Spapens (Goudappel) aan het woord tijdens het stadsgesprek.  
Foto's: Joost Bataille



# DE VERDICHTING VOLGENS DE MOBILITEITSADVISEUR

In de verschillende thema's die de verdichting aansnijdt, is mobiliteit ongelofelijk belangrijk. De manier waarop we onze openbare ruimte inrichten hangt natuurlijk samen met de vraag hoe we onszelf het liefst verplaatsen. Adviseur mobiliteit en ruimte bij Goudappel Suzanne Spapens bekijkt welke impact mobiliteit op het onderzoek naar de verdichting heeft.

Goudappel is tijdens het onderzoek naar de verdichting gevraagd om mee te kijken. "De onderzoekers hebben ons gevraagd om mee te kijken vanaf de zijlijn. Wij hebben dus af en toe aangegeven waar ze rekening mee moesten houden en of we vonden dat bepaalde ideeën realistisch waren of niet," vertelt Suzanne Spapens. "We hebben geen actieve inbreng gehad in de ideeën. Normaal geven we advies en denken we mee in het geheel tot er een realistisch eindproduct komt, terwijl de realisatie bij dit onderzoek er niet per se hoeft te komen," zegt ze.

"We oefenden vooral. Dit project was gewoon een kwestie van zaken van een andere kant bekijken en dat was wel heel erg leuk. Aan het begin was het voor mij vooral aftasten. Het is niet zo dat ik vertel wat er op verkeersgebied per se moet gebeuren. Het is vooral zo dat ik de impact van een mogelijke ontwikkeling op het verkeer duidde. In bepaalde gebieden geldt dat wat minder auto's niet

zo heel spannend zijn, maar in andere gebieden heeft de auto nog veel ruimte en is de impact groter als je daar voor bijvoorbeeld een autoluwe weg kiest," zegt Spapens. "Als je op één plek iets doet, moet je ook op andere plekken iets doen. Ook op het gebied van openbaar vervoer en de totaalbeleving van de omgeving."

Spapens denkt dat het mobiliteitsvraagstuk vooral te maken heeft met hoe mensen zich willen gedragen. "Als je in de buurt van een station kunt verdichten, is dat ideaal. Dan zit je binnen een minuut in de trein. Dat is ideaal qua reis en overschakeling van auto naar openbaar vervoer. Bij gebieden verder van stations wordt het uitdagender: die gebieden liggen vaak ook in de buurt van een snelweg. Het is dan nog maar de vraag wat mensen gaan kiezen. Je moet net even wat meer doen om voor elkaar te krijgen dat de mensen die op die plekken gaan wonen ook het vervoer nemen dat je wilt dat ze nemen."

## VOORZIENINGEN BINNEN EEN KWARTIER

Er zijn bepaalde manieren om in beweging te komen en mobiliteit mee te nemen in de verdichtingsopgave. "Je kunt van bezit naar deelgebruik gaan en van privéparkeren naar openbaar parkeren, zodat één parkeerplek door meerdere mensen benut kan worden. De ontwikkeling van de 15-minutenstad

is ook gaande, waarbij we ernaar streven om voorzieningen voor iedereen bereikbaar te maken binnen 15 minuten. Dan wordt het interessant om dat met de fiets of te voet te doen. En je moet goed naar gebieden kijken. Als je mensen naar een bepaalde wijk wil trekken die de auto niet per se als voor de hand liggende vervoerswijze kiezen, dan moet je daar ook je gebied op inrichten. Het is interessant als bewoners hun woonomgeving zo interessant vinden dat ze er eigenlijk niet per se elke dag uit willen."

Het anders kijken naar de stad vond Spapens verfrissend, maar het betekent ook dat bepaalde zaken niet altijd voor de hand liggen. "Het was leuk dat je op een andere manier kon kijken, maar tegelijkertijd lastig dat je een bepaald voorstel niet direct zou adviseren. De Ringbanen zijn bijvoorbeeld al sinds jaar en dag in de verkeersafwikkeling volop in gebruik. Daar is het van oudsher helemaal niet voor opgezet geweest. Het oorspronkelijke idee was een wandelpromenade rondom de stad. Of dat nog steeds gerealiseerd kan worden door het autoverkeer te dempen en naar de buitenkant te drukken, vraag ik me af. Ik denk niet dat het onmogelijk is, maar het is wel echt een grote uitdaging."

## MET DE AUTO NAAR DE H&M

Spapens was ook aanwezig bij het expertpanel, het gemengde panel met burgers en het Stadsgesprek. "Daar zie je wel beweging. Dat traditionele moet er een beetje uit. Je hoort een aantal mensen op een traditionele manier denken, maar op een gegeven moment kan dat niet meer en is de stad vol. Dat lijken mensen steeds meer te gaan snappen. En daarentegen leven er weer bepaalde angsten. 'Ik woon al zo lang in mijn gebied, wat gebeurt er als ik uit mijn woning moet? Praten jullie er wel met ons over?' Dat is dan wat je hoort."

Tijdens het Stadsgesprek gaf een aanwezige het voorbeeld dat hij vanuit het centrum met de auto naar de H&M reed, omdat hem niets in de weg stond om met de auto te gaan. "Dat zegt alles," zegt Spapens. "Zolang het zo makkelijk blijft gaan, is het heel lastig om daarin iets te veranderen. We moeten uiteindelijk toch met elkaar die transitie willen maken. Aan de andere kant; als er een goed alternatief is, is zo iemand misschien meer geneigd om met de fiets te gaan omdat er een mooie route ligt. Nabijheid is daar al niet meer voldoende. Je kunt ook aan prijzen denken: als het parkeren een bepaald tarief blijft, dan wordt het niet aantrekkelijk om de auto te wisselen voor een andere manier van vervoer. Op het moment dat we niet gaan bewegen, dan blijft het wat het was."





Huidige situatie rondom station  
Tilburg Universiteit.  
Foto: Peter Tijhuis



Betekent dat ook dat parkeerplaatsen makkelijk kunnen worden opgeheven op bepaalde plekken, zoals naast station Tilburg Universiteit? "Misschien wel. De vraag is altijd of een stad parkeerplaatsen op die plek wil hebben. Als je wil zorgen dat de binnenstad minder auto's trekt, dan kun je ervoor kiezen om van Tilburg Universiteit een soort voorstation te maken. Wil je dan dat de parkeerplaats dichtbij is, of wil je er ook via een andere route kunnen komen? Om bij die parkeerplaatsen bij het station te komen moet je dwars door een wijkje. Ik kan me voorstellen dat het idealer is om dat voor een parkeerplaats aan de rand van de wijk te kiezen en dan een stukje te lopen als dat de verdichting ten goede kan komen."

### **GEDRAG STUREN EN STIMULEREN**

Bij nieuwe ontwikkelingen moet je sowieso integraal rekening houden met de mobiliteitsopgave, denkt Spapens. Alleen dan kun je gedrag enigszins sturen. "Bij grote levensgebeurtenissen zien we dat mensen makkelijker geneigd zijn om hun gedrag aan te passen. Dus op het moment dat mensen gaan verhuizen of een kind krijgen, kijken ze eerder naar hoe ze zichzelf het best kunnen vervoeren. Dat zijn handige momenten om op in te spelen. Als je een nieuwe woonwijk realiseert, ga dan vanaf de start al op zoek naar het gedrag dat je wilt stimuleren. Als je zegt: 'we realiseren wel, en denken daarna pas na over

een fietspad', dan ben je al te laat. Toekomstige bewoners hebben dan misschien al een andere keuze gemaakt."

Uiteindelijk is het mobiliteitsvraagstuk voor alle gemeenten relevant, hoe groot ze ook zijn. "Ook als er van verdichting geen sprake is, kan het lonen om er anders tegenaan te kijken. Wil je als gemeente alles opofferen aan de infrastructuur van rijdende en stilstaande auto's? Dat is een hele relevante vraag. Als we de auto minder dominant kunnen maken, ontstaat er tenslotte ook ruimte voor andere dingen. Op sommige plekken zul je ruimte moeten maken, maar op sommige plekken kun je ook ruimte beperken ten gunste van iets anders. Dat maakt het mooi."



cast<sup>©</sup>

ARCHISTAD

**BURA**  
u r b a n i s m

**stimuleringsfonds creatieve industrie**

COLOFON

Tekst  
Projectteam

Rens van de Plas  
CAST (Henriette Sanders, Bas Horsten)  
Archistad (Ton van der Hagen)  
BURA urbanism (Floris van der Zee,  
Basia van Rijt, Matthijs Breunissen)  
Gemeente Tilburg (Edwin van Renterghem)  
Goudappel (Suzanne Spapens)  
en het expert- en burgerpanel.

april 2023

[www.castonline.nl](http://www.castonline.nl)